

DaimlerChrysler AG

Verfahren und Vorrichtung zur Unterstützung des Fahrers eines  
Fahrzeugs bei der Durchführung eines Notbremsvorgangs

Die Erfindung betrifft ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Unterstützung des Fahrers eines Fahrzeugs bei der Durchführung eines Notbremsvorgangs zur Vermeidung des Auffahrens des Fahrzeugs auf ein in Fahrtrichtung vor dem Fahrzeug in einem Erfassungsbereich befindliches Objekt, insbesondere auf ein vorausfahrendes Fahrzeug. Hierzu werden zur Abbremsung des Fahrzeugs vorgesehene Bremsmittel zur Durchführung des Notbremsvorgangs dann fahrerunabhängig angesteuert, wenn eine vorgegebene Notbremsbedingung erfüllt ist und wenn festgestellt wird, dass ein Fahrerwunsch auf Durchführung des Notbremsvorgangs vorliegt, wobei bei erfüllter Notbremsbedingung eine Notbremsinformation an den Fahrer des Fahrzeugs ausgegeben wird.

Die Druckschrift DE 198 52 375 A1 offenbart ein derartiges Bremssystem für ein Fahrzeug. Das Bremssystem umfasst eine Bremsanlage und eine Abstandserfassungseinrichtung, die den Abstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug erfasst. Die Bremsanlage kann sowohl fahrerseitig über ein Bremspedal als auch fahrerunabhängig von einer Steuereinrichtung betätigt werden. Die Steuereinrichtung prüft bei einer Betätigung des Bremspedals, ob die durch die Betätigung hervorgerufene Bremsverzögerung des Fahrzeugs ausreicht, um eine Kollision mit dem vorausfahrenden Fahrzeug zu verhindern. Ist dies nicht der Fall, so wird die Bremsanlage fahrerunabhängig von der Steuereinrichtung derart betätigt, dass eine Kollision vermieden

wird. Da eine vorherige Warnung des Fahrers unterbleibt, erfolgt das Eingreifen der Steuereinrichtung in die Bremsanlage unter Umständen überraschend.

Aus der Druckschrift JP 112 55 087 A ist ein Bremsassistenzsystem für ein Fahrzeug bekannt. Das Bremsassistenzsystem dient der Vermeidung eines Auffahrens des Fahrzeugs auf ein Objekt, insbesondere auf ein in Fahrtrichtung vor dem Fahrzeug in einem Erfassungsbereich stillstehendes oder mit geringer Geschwindigkeit vorausfahrendes Fahrzeug. Wird von dem Bremsassistenzsystem eine unmittelbare Auffahrgefahr erkannt und betätigt der Fahrer des Fahrzeugs gleichzeitig ein zur Ansteuerung von Bremsmitteln des Fahrzeugs vorgesehenes Bremspedal, so wird die vom Fahrer über das Bremspedal in den Bremsmitteln hervorgerufene Bremskraft und damit die Bremsverzögerung des Fahrzeugs selbsttätig derart erhöht, dass das Auffahren vermieden wird. Bei Eintreten der unmittelbaren Auffahrgefahr wird eine Fahrerwarnung ausgegeben, die den Fahrer auf die Notwendigkeit der Durchführung des Bremsvorgangs durch Betätigung des Bremspedals hinweist. Nachteilig ist, dass das Bremsassistenzsystem lediglich auf das Eintreten einer unmittelbaren Auffahrgefahr anspricht, also dann, wenn sich das Fahrzeug bereits in einer kritischen Situation befindet. Fahrerunterstützende Maßnahmen, die das Ziel haben, das Eintreten der unmittelbaren Auffahrgefahr vorbeugend zu vermeiden, sind hingegen nicht vorgesehen.

Es ist daher Aufgabe der vorliegenden Erfindung, ein Verfahren bzw. eine Vorrichtung der eingangs genannten Art zu schaffen, bei dem bzw. bei der fahrerunterstützende Maßnahmen vorgesehen sind, die das Ziel haben, das Eintreten unmittelbarer Auffahrgefahr vorbeugend zu vermeiden.

Diese Aufgabe wird gemäß den Merkmalen des Patentanspruchs 1 bzw. des Patentanspruchs 11 gelöst.

Beim erfindungsgemäßen Verfahren zur Unterstützung des Fahrers eines Fahrzeugs bei der Durchführung eines Notbremsvorgangs zur Vermeidung des Auffahrens des Fahrzeugs auf ein in Fahrtrichtung vor dem Fahrzeug in einem Erfassungsbereich befindliches Objekt, insbesondere auf ein vorausfahrendes Fahrzeug, werden zur Abbremsung des Fahrzeugs vorgesehene Bremsmittel dann fahrerunabhängig angesteuert, wenn eine vorgegebene Notbremsbedingung erfüllt ist und wenn festgestellt wird, dass ein Fahrerwunsch auf Durchführung des Notbremsvorgangs vorliegt, wobei bei erfüllter Notbremsbedingung eine Notbremsinformation an den Fahrer des Fahrzeugs ausgegeben wird. Auch bei nicht erfüllter Notbremsbedingung wird eine Fahrerinformation ausgegeben, die den Fahrer des Fahrzeugs über die derzeitige Umgebungs- bzw. Verkehrssituation im Erfassungsbereich informiert, wobei die Fahrerinformation in Abhängigkeit der Erfüllung einer oder mehrerer vorgegebener Informationsbedingungen angepasst wird. Durch geeignete Wahl der Informationsbedingungen und der jeweils zugehörigen Fahrerinformationen können dem Fahrer Hinweise über die Relevanz der Objekte gegeben werden, sodass er seine Fahrweise an die derzeitige Umgebungs- bzw. Verkehrssituation anzupassen hat, um dem Eintreten einer unmittelbaren Auffahrgefahr vorbeugend entgegenwirken zu können.

Vorteilhafte Ausführungen des erfindungsgemäßen Verfahrens gehen aus den Unteransprüchen hervor.

Vorteilhafterweise werden die im Erfassungsbereich liegenden Objekte erfasst, wobei für jedes erfasste Objekt eine Lagegröße, die eine räumliche Lage des jeweiligen Objekts relativ zum Fahrzeug beschreibt, und/oder eine Relativgeschwindigkeitsgröße, die eine Relativgeschwindigkeit zwischen dem Fahrzeug und dem jeweiligen Objekt beschreibt, ermittelt wird. Der Erfassungsbereich wird durch Art und Ausführung der zur Ermittlung der Lagegrößen und/oder der Relativgeschwindigkeitsgröße vorgesehenen Sensormittel bestimmt. Bei den Sensormitteln kann es sich um gängige und damit in ihrer

Funktion bewährte Radar- oder Ultraschallsensoren handeln, wie sie bei Fahrzeugen in Einparkhilfen oder Abstandsregelsystemen eingesetzt werden. Aus der Lagegröße lässt sich insbesondere eine Abstandsgröße ermitteln, die einen Abstand zwischen dem Fahrzeug und dem jeweiligen Objekt beschreibt. Die Relativgeschwindigkeitsgröße kann entweder durch Gradientenbildung bzw. zeitliche Ableitung der Abstandsgröße oder aber durch direkte Messung, beispielsweise aufgrund einer von geeigneten Sensormitteln erfassten Dopplerverschiebung, ermittelt werden. Neben Radarsensoren ist auch die Verwendung von CCD-Kameras in Stereoanordnung oder von Infrarotabstandsensoren denkbar.

Durch Auswertung der zu den Objekten ermittelten Lagegrößen und/oder Relativgeschwindigkeitsgrößen lassen sich aus der Gesamtheit der erfassten Objekte diejenigen ermitteln, die Hindernisse für das Fahrzeug in Bezug auf dessen momentanen Fahrkurs darstellen. Hierzu wird auf Basis des momentanen Fahrkurses der vom Fahrzeug beanspruchte Fahrschlauch bestimmt. Wird aufgrund der Lagegröße festgestellt, dass ein Objekt innerhalb des Fahrschlauchs liegt, so stellt es ein potentielles Hindernis für das Fahrzeug dar. Damit wird die Gefahr verringert, dass z.B. im Falle einer Kurvenfahrt oder eines Ausweichmanövers erfasste Objekte, wie Fahrbahnbeplanungen, am Fahrbahnrand stehende Verkehrsschilder o.ä. irrtümlicherweise als Hindernisse aufgefasst werden, obwohl sie sich nicht im Fahrschlauch befinden. Die Bestimmung des momentanen Fahrkurses und damit des Fahrschlauchs erfolgt beispielsweise auf Basis eines an lenkbaren Rädern des Fahrzeugs eingestellten Lenkwinkels oder einer damit korrelierten Größe und der momentanen Fahrtgeschwindigkeit des Fahrzeugs.

Da nur diejenigen Hindernisse, die sich dem Fahrzeug aufgrund einer negativen Relativgeschwindigkeit annähern, für ein Auffahren von Bedeutung sind, lässt sich durch Auswertung der Relativgeschwindigkeitsgröße die Menge der zu berücksichtigenden Hindernisse gegebenenfalls weiter eingrenzen. Weiter-

hin kann jedem der Hindernisse ein Zuverlässigkeitswert („Reliability“) zugeordnet werden, der die Aufenthaltswahrscheinlichkeit des jeweiligen Hindernisses im Fahrschlauch beschreibt. Der Zuverlässigkeitswert nimmt hierbei mit der Zeitspanne, seit der das erfasste Objekt im Fahrschlauch bekannt ist, zu. So wird ein im Fahrschlauch liegendes Objekt nur dann als tatsächliches Hindernis angesehen, wenn der Zuverlässigkeitswert einen vorgegebenen Mindestwert erreicht, sodass die Wahrscheinlichkeit von irrtümlich als Hindernis aufgefassten Objekten zusätzlich verringert werden kann.

Durch Auswertung der zu den Hindernissen gehörigen Lagegrößen und/oder Relativgeschwindigkeitsgrößen lässt sich dasjenige Hindernis bestimmen, das für ein Auffahren des Fahrzeugs die größte Relevanz aufweist. Hierzu wird auf Basis der ermittelten Lagegrößen und/oder der ermittelten Relativgeschwindigkeitsgrößen für jedes der Hindernisse ein Sollwert einer Bremsverzögerungsgröße ermittelt. Der Sollwert der Bremsverzögerungsgröße gibt an, welche Bremsverzögerung zumindest erforderlich ist, um ein Auffahren des Fahrzeugs auf das jeweilige Hindernis zuverlässig zu verhindern. Die größte Relevanz bezüglich eines Auffahrens weist dann insbesondere dasjenige Hindernis auf, das die größte Bremsverzögerung erfordert, was durch einfache Auswertung der zu den Hindernissen ermittelten Sollwerte der Bremsverzögerungsgröße ermittelt werden kann.

Vorteilhafterweise ist die Notbremsbedingung in Abhängigkeit der ermittelten Lagegröße und/oder der ermittelten Relativgeschwindigkeitsgröße vorgegeben. Entsprechendes gilt für die Informationsbedingungen, die ebenfalls in Abhängigkeit der ermittelten Lagegröße und/oder der ermittelten Relativgeschwindigkeitsgröße vorgegeben sind. Durch Auswertung der Lagegröße und/oder der Relativgeschwindigkeitsgröße kann die Fahrerinformation in einfacher und zuverlässiger Weise an die derzeitige Umgebungs- bzw. Verkehrssituation angepasst werden, wobei zur Ermittlung der Lagegröße und/oder der Relativ-

geschwindigkeitsgröße eine kostensparende Mitnutzung der zuvor beschriebenen Sensormittel möglich ist.

Die Fahrerinformation verändert sich mit zunehmender Auffahrgefahr, um die entsprechende Dringlichkeit zu verdeutlichen. Dies lässt sich durch Wahl geeigneter optischer und/oder akustischer und/oder haptischer Signale erreichen. Die jeweilige Art der Signale kann auf Basis von wahrnehmungspsychologischen Untersuchungen ermittelt werden.

Das Vorliegen eines Fahrerwunsches auf Durchführung des Notbremsvorgangs kann zuverlässig durch Auswertung der Betätigung eines zur fahrerseitigen Beeinflussung der Bremsmittel des Fahrzeugs vorgesehenen Bremsbedienelements festgestellt werden, wobei es sich bei dem Bremsbedienelement typischerweise um ein Bremspedal handelt. Ergänzend oder alternativ hierzu kann auch eine entsprechende Auswertung der Betätigung eines zur fahrerseitigen Beeinflussung von Antriebsmitteln des Fahrzeugs vorgesehenen Fahrbedienelements, beispielsweise eines Fahrpedals, erfolgen.

Der Notbremsvorgang wird insbesondere mit dem Ziel durchgeführt, einen vorgegebenen Sicherheitsabstand zwischen Fahrzeug und Objekt und/oder eine vorgegebene Relativgeschwindigkeit zwischen Fahrzeug und Objekt zu erreichen, wobei die Relativgeschwindigkeit vorzugsweise zu in etwa Null vorgegeben ist. So wird einerseits in Zusammenhang mit der Durchführung des Notbremsvorgangs ein allzu dichtes Auffahren auf das Objekt vermieden und andererseits wird die Fahrtgeschwindigkeit des Fahrzeugs durch den Notbremsvorgang nur soweit wie unbedingt nötig verringert, um ein Auffahren des Fahrzeugs auf das vorausfahrende Fahrzeug zu verhindern. Jede darüber hinausgehende Verringerung der Fahrtgeschwindigkeit ist unnötig und stellt insbesondere für nachfolgende Fahrzeuge eine erhebliche Gefahr dar.

Das erfindungsgemäße Verfahren bzw. die erfindungsgemäße Vorrichtung wird im Folgenden anhand der beigefügten Zeichnungen näher erläutert. Dabei zeigen:

Fig. 1 ein Ausführungsbeispiel des erfindungsgemäßen Verfahrens in Form eines Flussdiagramms,

Fig. 2 ein Fahrzeug und mehrere Objekte in schematischer Darstellung in Draufsicht, und

Fig. 3 ein schematisch dargestelltes Ausführungsbeispiel der erfindungsgemäßen Vorrichtung.

In Fig. 1 ist ein Ausführungsbeispiel des erfindungsgemäßen Verfahrens in Form eines Flussdiagramms dargestellt, das im folgenden unter Bezugnahme auf Fig. 2 beschrieben werden soll. In Fig. 2 ist eine beispielhafte Fahrsituation eines mit dem erfindungsgemäßen Verfahren bzw. der erfindungsgemäßen Vorrichtung ausgestatteten Fahrzeugs 50 gezeigt, wobei sich das Fahrzeug 50 in Richtung des Fahrtgeschwindigkeitsvektors  $\vec{v}_f$  auf einer durch Fahrbahnbegrenzungen 51, 52 vorgegebenen Fahrbahn 53 bewegt.

Das in Fig. 1 dargestellte Verfahren wird in einem übergeordneten Initialisierungsschritt 10 gestartet. In einem nachfolgenden ersten Hauptschritt 11 werden die in Fahrtrichtung vor dem Fahrzeug 50 in einem Erfassungsbereich 54 befindlichen Objekte  $i = j - 1, \dots, j + 2$  erfasst. Für jedes der erfassten Objekte  $i = j - 1, \dots, j + 2$  wird eine Lagegröße, die eine räumliche Lage  $x_i, y_i$  des jeweiligen Objekts  $i$  relativ zum Fahrzeug 50 beschreibt, und eine Relativgeschwindigkeitsgröße, die eine Relativgeschwindigkeit  $v_{rel,i}$  zwischen dem Fahrzeug 50 und dem jeweiligen Objekt  $i$  beschreibt, ermittelt. Der Erfassungsbereich 54 ist durch die Schraffuren angedeutet und wird durch Art und Ausführung der zur Ermittlung der Lagegrößen und/oder der Relativgeschwindigkeitsgrößen vorgesehenen Sensormittel 55, 56 bestimmt.

In einem zweiten Hauptschritt 12 wird aus jeder der Lagegrößen eine Abstandsgröße ermittelt, die einen Abstand  $s_i$  zwischen dem Fahrzeug 50 und dem jeweiligen Objekt  $i$  beschreibt. Der für ein Auffahren relevante Abstand  $s_i$  zwischen dem Fahrzeug 50 und dem jeweiligen Objekt  $i$  ergibt sich aus dem tatsächlich vom Fahrzeug 50 zum Objekt  $i$  zurückzulegenden Weg, also letztlich aus dem momentanen Fahrkurs des Fahrzeugs 50. Die Bestimmung des momentanen Fahrkurses erfolgt beispielsweise auf Basis eines an lenkbaren Rädern des Fahrzeugs 50 eingestellten Lenkwinkels  $\delta$  und der momentanen Fahrtgeschwindigkeit  $v_f$  des Fahrzeugs 50. Die Abstandsgröße wird dann beispielsweise auf Grundlage einer Näherungsgleichung der Form

$$s_i \approx \sqrt{(x_i - \hat{x}_i)^2 + y_i^2} \quad (A1)$$

ermittelt, wobei der Korrekturterm  $\hat{x}_i$  eine Funktion des momentanen Fahrkurses darstellt,

$$\hat{x}_i \equiv \hat{x}_i(\delta, v_f) \quad (A2)$$

Alternativ wird die Abstandsgröße auf Grundlage einer für die meisten Fälle völlig ausreichenden Näherungsgleichung der Form

$$s_i \approx y_i \quad (A3)$$

ermittelt. Welche der beiden Gleichungen (A1) oder (A3) Verwendung findet, hängt letztlich von der geforderten Genauigkeit der Abstandsgröße ab.

Weiterhin wird im zweiten Hauptschritt 12 in Abhängigkeit der zuvor ermittelten Abstandsgrößen und Relativgeschwindigkeitsgrößen für jedes der Objekte  $i = j - 1, \dots, j + 2$  ein Sollwert einer Bremsverzögerungsgröße ermittelt. Der Sollwert der Bremsverzögerungsgröße gibt an, mit welcher Bremsverzögerung  $a_{soll,i}$  ein Bremsvorgang zumindest durchgeführt werden muss, um ein Auffahren des Fahrzeugs 50 auf das jeweilige Objekt  $i$  zu-



verlässig zu verhindern. Die Ermittlung des Sollwerts der Bremsverzögerungsgröße erfolgt auf Grundlage einer Gleichung der Form

$$a_{\text{soll},i} \approx \frac{1}{2} \frac{v_{\text{rel},i}^2}{s_i} , \quad (\text{A4})$$

wobei  $a_{\text{soll},i}$  diejenige Bremsverzögerung darstellt, die notwendig ist, um sowohl die Relativgeschwindigkeit  $v_{\text{rel},i}$  als auch den Abstand  $s_i$  zwischen Fahrzeug 50 und Objekt  $i$  auf im wesentlichen Null abzubauen. Hat der Bremsvorgang hingegen das Ziel, einen vorgegebenen Sicherheitsabstand  $s_0$  und eine vorgegebene Relativgeschwindigkeit  $v_{\text{rel},0}$  zwischen Fahrzeug 50 und Objekt  $i$  zu erreichen, so ist Gleichung (A4) in

$$a_{\text{soll},i} \approx \frac{1}{2} \frac{(v_{\text{rel},i} - v_{\text{rel},0})^2}{(s_i - s_0)} \quad (\text{A5})$$

umzuschreiben, wobei die Gleichung (A5) letztlich eine Verallgemeinerung der Gleichung (A4) darstellt.

Neben dem Sollwert der Bremsverzögerungsgröße wird in Abhängigkeit der ermittelten Relativgeschwindigkeitsgrößen für jedes der erfassten Objekte  $i = j - 1, \dots, j + 2$  ein Informationsschwellenwert für die Abstandsgröße, nämlich auf Grundlage einer Gleichung der Form

$$s_{\text{info}} \propto \frac{1}{2} \frac{v_{\text{rel},i}^2}{a_{\text{info}}} , \quad (\text{A6})$$

und ein Warnschwellenwert für die Abstandsgröße, nämlich auf Grundlage einer Gleichung der Form

$$s_{\text{warn}} \propto \frac{1}{2} \frac{v_{\text{rel},i}^2}{a_{\text{warn}}} , \quad (\text{A7})$$

ermittelt. Hierbei stellen die Größen  $a_{\text{info}}$  bzw.  $a_{\text{warn}}$  vorgegebene Bremsverzögerungen dar, die einer schwachen bzw. mittleren Bremswirkung entsprechen:

$$\begin{aligned} a_{\text{info}} &\approx 0.1 \dots 0.25 a_{\text{max}} \\ a_{\text{warn}} &\approx 0.25 \dots 0.8 a_{\text{max}} \end{aligned}$$

Die Größe  $a_{\text{max}}$  gibt die maximal zu erreichende Bremsverzögerung an. Diese liegt bei herkömmlichen Fahrzeugen typischerweise im Bereich zwischen 7 und 10 m/s<sup>2</sup>.

Die durch die Schwellenwerte beschriebenen Abstände  $s_{\text{info}}$  bzw.  $s_{\text{warn}}$  geben diejenigen Wegstrecken an, die das Fahrzeug 50 unter Einwirkung der Bremsverzögerungen  $a_{\text{info}}$  bzw.  $a_{\text{warn}}$  zurücklegen muss, um die Relativgeschwindigkeit  $v_{\text{rel},i}$  bis auf einen Wert von im wesentlichen Null abzubauen. Soll hingegen eine vorgegebene Relativgeschwindigkeit  $v_{\text{rel},0}$  erreicht werden, so ist Gleichung (A6) in

$$s_{\text{info}} \propto \frac{1}{2} \frac{(v_{\text{rel},i} - v_{\text{rel},0})^2}{a_{\text{info}}} \quad (\text{A8})$$

und Gleichung (A7) in

$$s_{\text{warn}} \propto \frac{1}{2} \frac{(v_{\text{rel},i} - v_{\text{rel},0})^2}{a_{\text{warn}}} \quad (\text{A9})$$

umzuschreiben, wobei die Gleichungen (A8) bzw. (A9) letztlich Verallgemeinerungen der Gleichungen (A6) bzw. (A7) darstellen.

In einem dritten Hauptschritt 13 werden aus der Gesamtheit der erfassten Objekte  $i = j - 1, \dots, j + 2$  diejenigen ermittelt, die Hindernisse in Bezug auf den momentanen Fahrkurs des Fahrzeugs 50 darstellen, wozu auf Basis des momentanen Fahrkurses der vom Fahrzeug 50 beanspruchte Fahrschlauch bestimmt wird. Wird aufgrund der Lagegröße festgestellt, dass ein Ob-

jekt  $i$  innerhalb des Fahrschlauchs liegt, so stellt es ein potentiell Hindernis für das Fahrzeug 50 dar. Beispielsgemäß stellen also die Objekte  $i = j - 1, j + 1, j + 2$  Hindernisse für das Fahrzeug 50 dar. Da nur diejenigen Hindernisse, die sich dem Fahrzeug 50 annähern – was beispielsweise als negative Relativgeschwindigkeit  $v_{rel,i}$  definiert ist – für ein Auffahren von Bedeutung sind, wird durch Auswertung der Relativgeschwindigkeitsgröße die Menge der zu berücksichtigenden Hindernisse gegebenenfalls weiter eingegrenzt. Weiterhin wird jedem der Hindernisse ein Zuverlässigkeitswert („Reliability“) zugeordnet, der die Aufenthaltswahrscheinlichkeit des jeweiligen Hindernisses im ermittelten Fahrschlauch beschreibt. Der Zuverlässigkeitswert nimmt hierbei mit der Zeitspanne, seit der das erfasste Objekt  $i$  im Fahrschlauch bekannt ist, zu. So wird ein im Fahrschlauch liegendes Objekt  $i$  nur dann als tatsächliches Hindernis angesehen, wenn der zugehörige Zuverlässigkeitswert einen vorgegebenen Mindestwert erreicht bzw. überschreitet.

In einem nachfolgenden vierten Hauptschritt 14 wird überprüft, ob im vorhergehenden dritten Hauptschritt 13 Hindernisse ermittelt wurden. Trifft dies zu, wird mit einem fünften Hauptschritt 15 fortgefahren, in dem aus den ermittelten Hindernissen dasjenige Hindernis ermittelt wird, das die größte Relevanz für ein Auffahren des Fahrzeugs 50 aufweist. Die größte Relevanz weist insbesondere dasjenige Hindernis auf, das die größte Bremsverzögerung  $a_{soll,i}$ , die durch den Sollwert der Bremsverzögerungsgröße beschrieben wird, gemäß Gleichung (A4) bzw. Gleichung (A5) erfordert. In der Regel entspricht dies dem Hindernis mit dem geringsten räumlichen Abstand  $s_i$  zum Fahrzeug 50, beispielsweise also dem Objekt  $i = j$ .

Wird hingegen im vierten Hauptschritt 14 festgestellt, dass im dritten Hauptschritt 13 keine Hindernisse ermittelt wurden, wird in einem ersten Nebenschritt 21 eine entsprechende Fahrerinformation („Freie Fahrt“) an den Fahrer des Fahrzeugs

50 ausgegeben, wobei der Verfahrensablauf wieder zum ersten Hauptschritt 10 zurückkehrt, um von Neuem zu beginnen. Die Fahrerinformation erfolgt beispielsweise durch Anzeige eines optischen Symbols bzw. Texts geeigneter Farb- und Formgebung.

Auf den fünften Hauptschritt 15 folgt schließlich ein sechster Hauptschritt 16, in dem überprüft wird, ob die durch den Sollwert der Bremsverzögerungsgröße beschriebene Bremsverzögerung  $a_{\text{soll},j}$  des als relevant erkannten Objekts  $i = j$  einen vorgegebenen Grenzwert  $a_{\text{ref}}$  überschreitet. Ist dies der Fall, wird in einem zweiten Nebenschritt 22 eine Notbremsinformation („Unmittelbare Auffahrgefahr“) an den Fahrer des Fahrzeugs 50 ausgegeben, die den Fahrer mit hoher Dringlichkeit auffordert, unverzüglich einen Notbremsvorgang durch fahrerseitige Betätigung von Bremsmitteln des Fahrzeugs 50 durchzuführen, um das Auffahren zu vermeiden. Der Grenzwert  $a_{\text{ref}}$  stellt hierbei eine vorgegebene Bremsverzögerung dar, die einer hohen bzw. sehr hohen Bremswirkung entspricht:

$$a_{\text{ref}} \approx 1.0 \dots 1.5 a_{\text{warn}}$$

Die Notbremsinformation erfolgt beispielsweise durch Anzeige eines optischen Symbols bzw. Texts geeigneter Farb- und Formgebung und/oder durch Ausgabe akustischer Warnsignale. Daneben ist auch die Ausgabe einer Sprachwarnung, die auf die unmittelbar bestehende Auffahrgefahr hinweist, und/oder eine haptische Fahrerwarnung denkbar.

Wird in einem dritten Nebenschritt 23 festgestellt, dass ein Fahrerwunsch auf Durchführung des Notbremsvorgangs vorliegt, so wird der Notbremsvorgang in einem vierten Nebenschritt 14 durch fahrerunabhängige Ansteuerung von Bremsmitteln des Fahrzeugs 50 ausgelöst. Andernfalls kehrt der Verfahrensablauf zum ersten Hauptschritt 11 zurück.

Der Notbremsvorgang wird erst dann in einem sechsten Nebenschritt 26 beendet, wenn eine vorgegebenen Beendigungsbedingung erfüllt ist, beispielsweise wenn gilt:

$$s_j \approx s_0 \quad \text{und/oder} \quad v_{rel,j} \approx v_{rel,0}$$

Nach Beendigung des Notbremsvorgangs kehrt der Verfahrensablauf wieder zum ersten Hauptschritt 11 zurück, um von Neuem zu beginnen.

Wird hingegen im sechsten Hauptschritt 16 festgestellt, dass die durch den Sollwert der Bremsverzögerungsgröße beschriebene Bremsverzögerung  $a_{soll,j}$  den vorgegebenen Grenzwert  $a_{ref}$  nicht überschreitet, so wird mit einem siebten Hauptschritt 17 fortgefahren, in dem überprüft wird, ob der durch die Abstandsgröße beschriebene Abstand  $s_j$  größer ist als der durch den Warnschwellenwert beschriebene Abstand  $s_{warn}$ . Trifft dies zu, wird in einem siebten Nebenschritt 27 eine entsprechende Fahrerinformation („Mittlere Auffahrgefahr“) ausgegeben, die den Fahrer mit mittlerer Dringlichkeit darauf hinweist, geeignete Maßnahmen zur Verringerung der Auffahrgefahr, beispielsweise durch Abbremsen oder Ausweichen, zu ergreifen. Die Fahrerinformation erfolgt durch Anzeige eines optischen Symbols bzw. Texts geeigneter Farb- und Formgebung und/oder durch Ausgabe eines akustischen Warnsignals. Gleichzeitig kehrt der Verfahrensablauf wieder zum ersten Hauptschritt 11 zurück.

Ist hingegen der durch die Abstandsgröße beschriebene Abstand  $s_j$  nicht größer als der durch den Warnschwellenwert beschriebene Abstand  $s_{warn}$ , so wird in einem achten Hauptschritt überprüft, ob der durch die Abstandsgröße beschriebene Abstand  $s_j$  größer als der durch den Informationsschwellenwert beschriebene Abstand  $s_{info}$  ist, um im Falle eines Zutreffens in einem achten Nebenschritt 28 eine entsprechende Fahrerinformation („Geringe Auffahrgefahr“) auszugeben, die den Fahrer mit geringer Dringlichkeit darauf hinweist, geeignete Maßnahmen zur

Verringerung der Auffahrgefahr zu ergreifen. Die Fahrerinformation erfolgt beispielsweise durch Anzeige eines optischen Symbols bzw. Texts geeigneter Farb- und Formgebung.

Wird hingegen im achten Hauptschritt 18 festgestellt, dass der durch die Abstandsgröße beschriebene Abstand  $s_j$  nicht größer ist als der durch den Informationsschwellenwert beschriebene Abstand  $s_{info}$ , so wird optional in einem neunten Hauptschritt 19 eine Fahrerinformation („Hindernis erfasst“) ausgegeben, die eine zu vernachlässigende Auffahrgefahr angibt. Gleichzeitig kehrt der Verfahrensablauf zum ersten Hauptschritt 11 zurück.

Die Ausgabe der Fahrerinformationen bzw. der Notbremsinformation erfolgt alternierend.

Fig. 3 zeigt schließlich ein schematisch dargestelltes Ausführungsbeispiel der erfindungsgemäßen Vorrichtung zur Durchführung des erfindungsgemäßen Verfahrens. Die Vorrichtung umfasst neben einer Auswerteeinheit 60 die bereits erwähnten Sensormittel 55,56. Die Sensormittel 55,56 erfassen die in Fahrtrichtung vor dem Fahrzeug 50 im Erfassungsbereich 54 befindlichen Objekte  $i = j - 1, \dots, j + 2$  und erzeugen Signale, aus denen die Auswerteeinheit 60 zu jedem der erfassten Objekte  $i = j - 1, \dots, j + 2$  die Lagegröße und/oder die Relativgeschwindigkeitsgröße ermittelt. Bei den Sensormitteln 55,56 handelt es sich beispielsweise um Radar- oder Ultraschallsensoren, wie sie bei Fahrzeugen in Einparkhilfen oder Abstandsregelsystemen eingesetzt werden. Optional erfolgt die Ermittlung der Lagegrößen und/oder Relativgeschwindigkeitsgrößen in den Sensormitteln 55,56 selbst.

Zur Ermittlung der Abstandsgröße gemäß Gleichung (A1) ist die Kenntnis des momentanen Fahrkurses notwendig. Letzterer wird von der Auswerteeinheit 60 auf Basis des Lenkwinkels  $\delta$  und der momentanen Fahrtgeschwindigkeit  $v_f$  ermittelt. Die Ermittlung des Lenkwinkels  $\delta$  erfolgt durch Auswertung der Sig-

nale eines Lenkradwinkelsensors 61. Der Lenkradwinkelsensor 61 erfasst einen Lenkradwinkel  $\alpha$ , der an einem zur fahrerseitigen Lenkungsbeeinflussung vorgesehenen Lenkrad 62 eingestellt ist und der in eindeutigem Zusammenhang mit dem Lenkwinkel  $\delta$  steht. Weiterhin erfolgt die Ermittlung der Fahrgeschwindigkeit  $v_f$  durch Auswertung der Signale von Raddrehzahlsensoren 63 bis 66, die die Raddrehzahlen der Räder des Fahrzeugs 50 erfassen.

Alternativ zum Lenkwinkel  $\delta$  kann auch eine andere, die Querdynamik beschreibende Größe, wie z.B. die Gierrate, verwendet werden. Anstelle der Längsgeschwindigkeit  $v_f$  kann auch eine andere, die Längsdynamik beschreibende Größe herangezogen werden.

Eine Ansteuerung der zur Abbremsung des Fahrzeugs 50 vorgesehenen Bremsmittel 70 kann zum einen fahrerseitig durch Betätigung eines Bremsbedienelements 71 und zum anderen fahrerunabhängig auf Veranlassung der Auswerteeinheit 60 durch Ansteuerung einer mit den Bremsmitteln 70 zusammenwirkenden Bremsmittelsteuerung 72 erfolgen. Bei den Bremsmitteln 70 handelt es sich beispielsweise um herkömmliche hydraulische oder pneumatische Radbremseinrichtungen.

Entsprechendes gilt für die Antriebsmittel 73, die unter anderem Motor, Getriebe und Kupplung des Fahrzeugs 50 umfassen. Die Antriebsmittel 73 lassen sich sowohl fahrerseitig durch Betätigung eines Fahrbedienelements 74 als auch fahrerunabhängig mittels der Auswerteeinheit 60 durch Ansteuerung einer mit den Antriebsmitteln 73 zusammenwirkenden Antriebsmittelsteuerung 75 ansteuern. Durch geeignete Ansteuerung der Antriebsmittel 73 ist außer einer Beschleunigung des Fahrzeugs 50 auch eine Verzögerung durch Ausnutzung eines vom Motor ausgeübten Motorschleppmoments möglich.

Stellt die Auswerteeinheit 60 fest, dass die im Hauptschritt 16 vorgegebene Notbremsbedingung erfüllt ist und ein Fahrer-

wunsch auf Durchführung des Notbremsvorgangs vorliegt, so veranlasst die Auswerteeinheit 60 neben der Ausgabe der Notbremsinformation die Auslösung des Notbremsvorgangs durch fahrerunabhängige Ansteuerung der Bremsmittel 70 und/oder der Antriebsmittel 73.

Beispielsgemäß handelt es sich bei den Bremsbedienelement 71 um ein Bremspedal und bei dem Fahrbedienelement 74 um ein Fahrpedal.

Zur Feststellung, ob ein Fahrerwunsch auf Durchführung des Notbremsvorgangs vorliegt, wertet die Auswerteeinheit 60 die fahrerseitige Betätigung des Bremspedals und des Fahrpedals aus, wobei dies unter Verwendung von Fuzzy-Logik erfolgen kann. Hierzu wird eine vom Fahrer hervorgerufene Bremspedalauslenkung  $s$  des Bremspedals von einem Bremspedalsensor 80 bzw. eine vom Fahrer hervorgerufene Fahrpedalauslenkung  $l$  des Fahrpedals von einem Fahrpedalsensor 81 erfasst und von der Auswerteeinheit 60 ausgewertet. Die Auswerteeinheit 60 schließt insbesondere dann auf das Vorliegen eines Fahrerwunsches auf Durchführung des Notbremsvorgangs, wenn

- die Bremspedalauslenkung  $s$  und/oder die zeitliche Zunahme der Bremspedalauslenkung  $s$  jeweils vorgegebene Schwellenwerte überschreitet und/oder wenn
- die Fahrpedalauslenkung  $l$  einen vorgegebenen Schwellenwert unterschreitet und/oder die zeitliche Abnahme der Fahrpedalauslenkung  $l$  einen vorgegebenen Schwellenwert überschreitet.

Die Ermittlung der Schwellenwerte erfolgt beispielsweise auf Basis von Fahrversuchen, in denen die von unterschiedlichen Fahrern vorgenommene Betätigung des Bremspedals bzw. Fahrpedals bei Auftreten unmittelbarer Auffahrgefahr ausgewertet wird.



Vorzugsweise wird der Notbremsvorgang mit einer vorgegebenen Notbremsverzögerung  $a_{NB}$  durchgeführt, wobei die Notbremsverzögerung  $a_{NB}$  von der Auswerteeinheit 60 durch entsprechende Ansteuerung der Bremsmittel 70 und/oder der Antriebsmittel 73 eingeregelt wird. Die Notbremsverzögerung  $a_{NB}$  entspricht entweder der vom Fahrer über das Bremspedal vorgegebenen Bremsverzögerung  $a_{fahrer}$  oder aber der durch den Sollwert der Bremsverzögerungsgröße beschriebenen Bremsverzögerung  $a_{soll,j}$ , wobei jeweils die größere der beiden Bremsverzögerungen  $a_{fahrer}$  bzw.  $a_{soll,j}$  Verwendung findet,

$$a_{NB} = \max[a_{fahrer}, a_{soll,j}] \quad .$$

Auch bei nicht erfüllter Notbremsbedingung veranlasst die Auswerteeinheit 60 die Ausgabe einer Fahrerinformation, wobei die Auswerteeinheit 60 die Fahrerinformation in Abhängigkeit der in den Hauptschritten 14, 17 und 18 vorgegebenen Informationsbedingungen anpasst.

Zur Ausgabe der Fahrerinformationen bzw. der Notbremsinformation sind optische Signalgeber 82 und/oder akustische Signalgeber 83 vorhanden. Bei den optischen Signalgebern 82 kann es sich um ein Display zur Anzeige von Textinformationen bzw. Warnsymbolen oder um andere geeignete optische Anzeigemittel handeln. Die akustischen Signalgeber können als Ausgabesystem zur Ausgabe von Sprachwarnungen und/oder Warntönen ausgebildet sein. Eine haptische Fahrerinformation bzw. Notbremsinformation erfolgt beispielsweise in Form eines auf das Lenkrad 62 aufgeschalteten Nagelbandratterns, wozu ein mit dem Lenkrad 62 in Verbindung stehender Lenkradaktuator 84 vorgesehen ist.

DaimlerChrysler AG

### Patentansprüche

1. Verfahren zur Unterstützung des Fahrers eines Fahrzeugs bei der Durchführung eines Notbremsvorgangs zur Vermeidung des Auffahrens des Fahrzeugs auf ein in Fahrtrichtung vor dem Fahrzeug in einem Erfassungsbereich befindliches Objekt, insbesondere auf ein vorausfahrendes Fahrzeug, wobei Bremsmittel (70) des Fahrzeugs (50) zur Durchführung des Notbremsvorgangs dann fahrerunabhängig angesteuert werden, wenn eine vorgegebene Notbremsbedingung (16) erfüllt ist und wenn festgestellt wird, dass ein Fahrerwunsch auf Durchführung des Notbremsvorgangs vorliegt, wobei bei erfüllter Notbremsbedingung (16) eine Notbremsinformation an den Fahrer des Fahrzeugs (50) ausgegeben wird,  
d a d u r c h     g e k e n n z e i c h n e t ,  
dass auch bei nicht erfüllter Notbremsbedingung (16) eine Fahrerinformation ausgegeben wird, die den Fahrer des Fahrzeugs (50) über die derzeitige Umgebungs- bzw. Verkehrssituation im Erfassungsbereich (54) informiert, wobei die Fahrerinformation in Abhängigkeit der Erfüllung einer oder mehrerer vorgegebener Informationsbedingungen (14,17,18) angepasst wird.
2. Verfahren nach Anspruch 1,  
d a d u r c h     g e k e n n z e i c h n e t ,  
dass die im Erfassungsbereich (54) liegenden Objekte (i) erfasst werden, wobei für jedes erfasste Objekt (i) eine Lagegröße, die eine räumliche Lage ( $x_i, y_i$ ) des jeweiligen Objekts (i) relativ zu dem Fahrzeug (50) beschreibt,

und/oder eine Relativgeschwindigkeitsgröße, die eine Relativgeschwindigkeit ( $v_{rel,i}$ ) zwischen dem Fahrzeug (50) und dem jeweiligen Objekt (i) beschreibt, ermittelt wird.

3. Verfahren nach Anspruch 2,  
d a d u r c h    g e k e n n z e i c h n e t ,  
dass durch Auswertung der zu den Objekten (i) ermittelten Lagegrößen und/oder Relativgeschwindigkeitsgrößen aus der Gesamtheit der erfassten Objekte (i) diejenigen ermittelt werden, die Hindernisse für das Fahrzeug (50) in Bezug auf dessen momentanen Fahrzeugkurs darstellen.
4. Verfahren nach Anspruch 3,  
d a d u r c h    g e k e n n z e i c h n e t ,  
dass durch Auswertung der zu den Hindernissen gehörigen Lagegrößen und/oder Relativgeschwindigkeitsgrößen dasjenige Hindernis (j) bestimmt wird, das für ein Auffahren des Fahrzeugs (50) die größte Relevanz aufweist.
5. Verfahren nach einem der Ansprüche 2 bis 4,  
d a d u r c h    g e k e n n z e i c h n e t ,  
dass die Notbremsbedingung (16) in Abhängigkeit der ermittelten Lagegröße und/oder der ermittelten Relativgeschwindigkeitsgröße vorgegeben ist.
6. Verfahren nach einem der Ansprüche 2 bis 5,  
d a d u r c h    g e k e n n z e i c h n e t ,  
dass die Informationsbedingungen (14,17,18) in Abhängigkeit der ermittelten Lagegröße und/oder der ermittelten Relativgeschwindigkeitsgröße vorgegeben sind.
7. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 6,  
g e k e n n z e i c h n e t durch eine optische und/oder akustische und/oder haptische Fahrerinformation.
8. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 7,  
d a d u r c h    g e k e n n z e i c h n e t ,

dass das Vorliegen eines Fahrerwunsches auf Durchführung des Notbremsvorgangs durch Auswertung der Betätigung eines zur fahrerseitigen Beeinflussung der Bremsmittel (70) des Fahrzeugs (50) vorgesehenen Bremsbedienelements (71) festgestellt wird.

9. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 8,  
d a d u r c h    g e k e n n z e i c h n e t ,  
dass das Vorliegen eines Fahrerwunsches auf Durchführung des Notbremsvorgangs durch Auswertung der Betätigung eines zur fahrerseitigen Beeinflussung von Antriebsmitteln (73) des Fahrzeugs (50) vorgesehenen Fahrbedienelements (74) festgestellt wird.
10. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 9,  
d a d u r c h    g e k e n n z e i c h n e t ,  
dass der Notbremsvorgang mit dem Ziel durchgeführt wird, einen vorgegebenen Sicherheitsabstand ( $s_0$ ) zwischen Fahrzeug (50) und Objekt (i) und/oder eine vorgegebene Relativgeschwindigkeit ( $v_{rel,0}$ ) zwischen Fahrzeug (50) und Objekt (i) zu erreichen.
11. Vorrichtung zur Unterstützung des Fahrers eines Fahrzeugs bei der Durchführung eines Notbremsvorgangs zur Vermeidung des Auffahrens des Fahrzeugs auf ein in Fahrtrichtung vor dem Fahrzeug in einem Erfassungsbereich befindliches Objekt, insbesondere auf ein vorausfahrendes Fahrzeug, wobei eine fahrerunabhängige Ansteuerung von Bremsmitteln (70) des Fahrzeugs (50) zur Durchführung des Notbremsvorgangs dann erfolgt, wenn eine Auswerteeinheit (60) feststellt, dass eine vorgegebene Notbremsbedingung (16) erfüllt ist und dass ein Fahrerwunsch auf Durchführung eines Notbremsvorgangs vorliegt, wobei die Auswerteeinheit (60) bei erfüllter Notbremsbedingung (16) die Ausgabe einer Notbremsinformation an den Fahrer des Fahrzeugs (50) veranlasst,  
d a d u r c h    g e k e n n z e i c h n e t ,  
dass die Auswerteeinheit (60) auch bei nicht erfüllter

Notbremsbedingung (19) die Ausgabe einer Fahrerinformation veranlasst, die den Fahrer des Fahrzeugs (50) über die derzeitige Umgebungs- bzw. Verkehrssituation im Erfassungsbereich (54) informiert, wobei die Auswerteeinheit (60) die Fahrerinformation in Abhängigkeit der Erfüllung einer oder mehrerer vorgegebener Informationsbedingungen (14,17,18) anpasst.

1/3

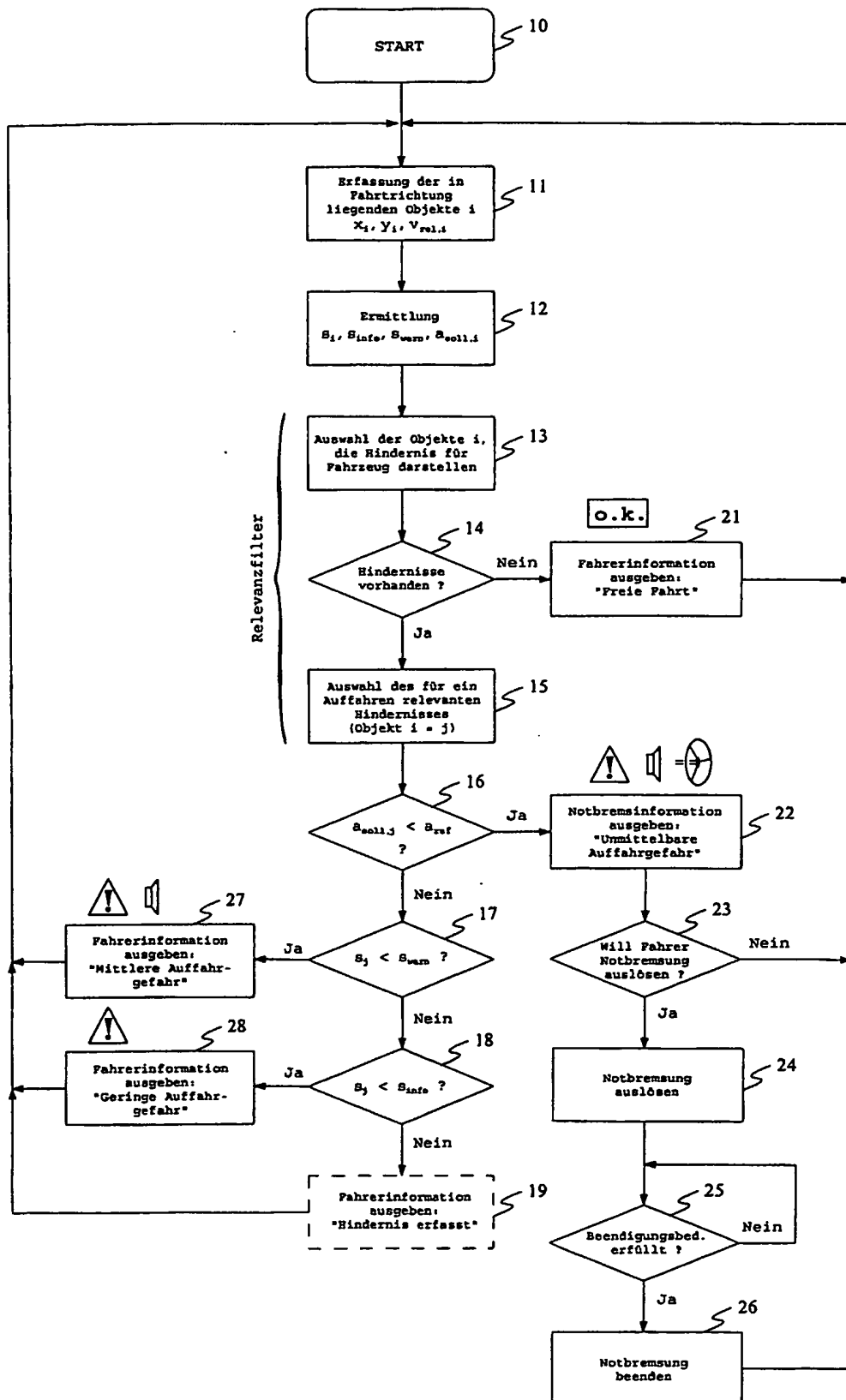


FIG. 1

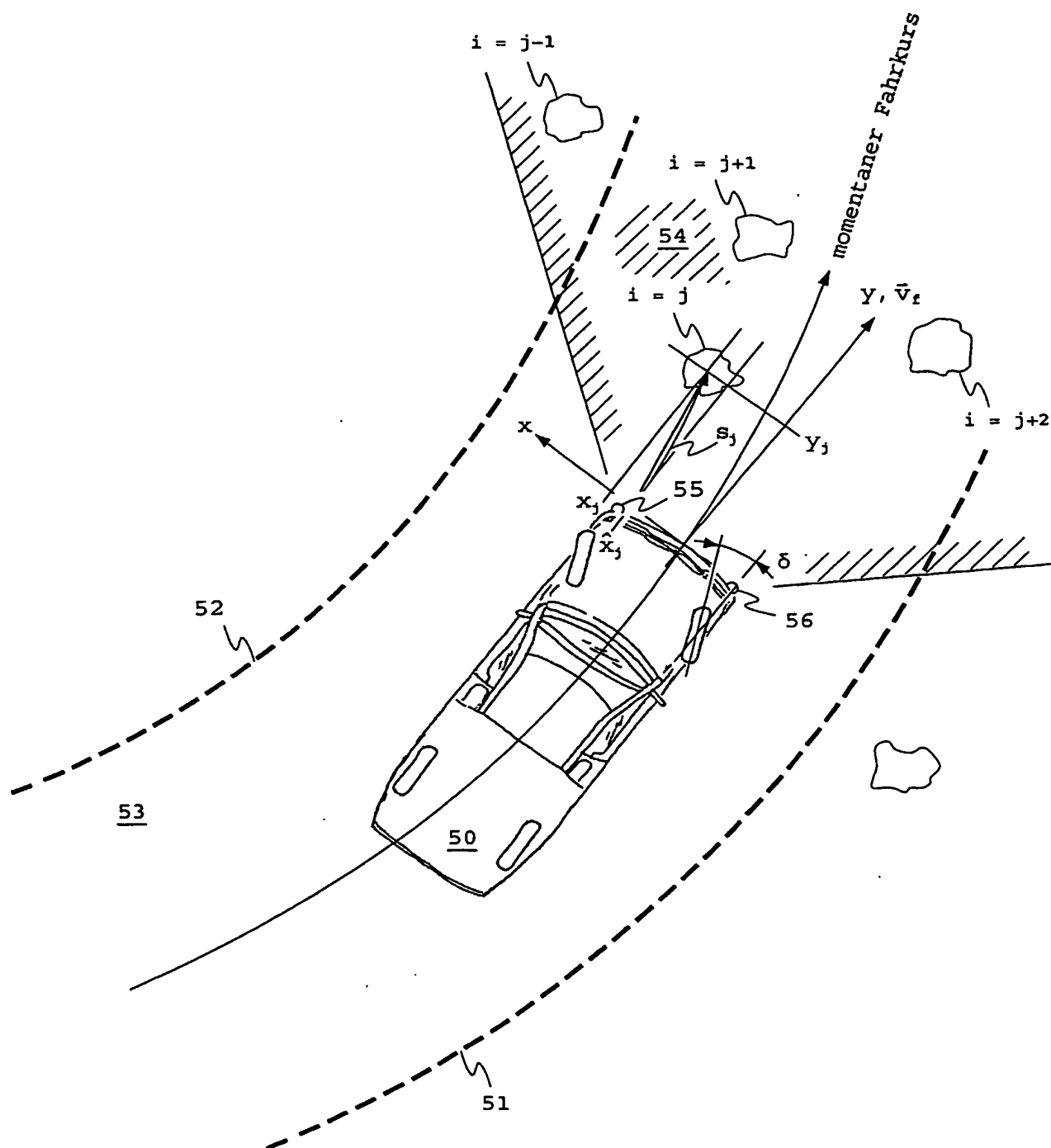


FIG. 2

3/3

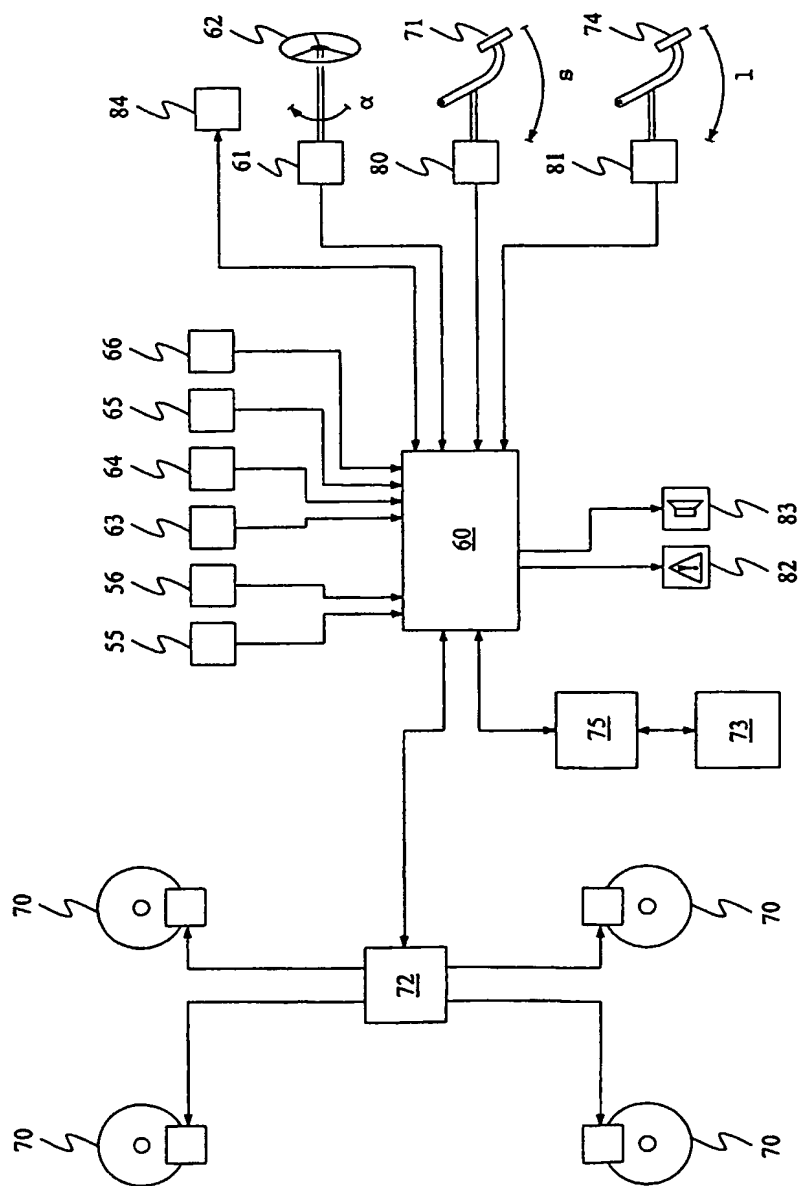


FIG. 3



# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/EP2004/008419

**A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER**  
IPC 7 B60T7/22 B60T8/32

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

## B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)  
IPC 7 B60T B60K

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal, WPI Data, PAJ

## C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	US 5 646 612 A (BYON SUNG-KWANG) 8 July 1997 (1997-07-08)	1-8,10, 11
Y	column 1, line 14 - line 27 column 3, line 2 - column 4, line 63 column 8, line 36 - line 54 column 11, line 14 - line 39 figure 1	9
Y	----- US 2003/085612 A1 (JANSSON JONAS LARS ZAKARIAS ET AL) 8 May 2003 (2003-05-08)	9
A	claims 1,4	1-8,10, 11
X	----- DE 101 03 401 A (DAIMLER CHRYSLER AG) 1 August 2002 (2002-08-01) paragraph '0020!	11
	-----	

☐ Further documents are listed in the continuation of box C.

☒ Patent family members are listed in annex.

### \* Special categories of cited documents :

- \*A\* document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- \*E\* earlier document but published on or after the international filing date
- \*L\* document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- \*O\* document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- \*P\* document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- \*T\* later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- \*X\* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- \*Y\* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.
- \*G\* document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

3 December 2004

Date of mailing of the international search report

13/12/2004

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2  
NL - 2280 HV Rijswijk  
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,  
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Colonna, M

**INTERNATIONAL SEARCH REPORT**

Information on patent family members

International Application No

PCT/EP2004/008419

Patent document cited in search report		Publication date	Patent family member(s)	Publication date
US 5646612	A	08-07-1997	CN 1134896 A	06-11-1996
			JP 2829267 B2	25-11-1998
			JP 8248128 A	27-09-1996
US 2003085612	A1	08-05-2003	EP 1388456 A1	11-02-2004
DE 10103401	A	01-08-2002	DE 10103401 A1	01-08-2002
			WO 02058962 A1	01-08-2002
			EP 1353824 A1	22-10-2003
			US 2004088095 A1	06-05-2004

# INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP2004/008419

**A. KLASIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES**  
IPK 7 B60T7/22 B60T8/32

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

## B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierte Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)  
IPK 7 B60T B60K

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal, WPI Data, PAJ

## C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	US 5 646 612 A (BYON SUNG-KWANG) 8. Juli 1997 (1997-07-08)	1-8, 10, 11
Y	Spalte 1, Zeile 14 - Zeile 27 Spalte 3, Zeile 2 - Spalte 4, Zeile 63 Spalte 8, Zeile 36 - Zeile 54 Spalte 11, Zeile 14 - Zeile 39 Abbildung 1	9
Y	US 2003/085612 A1 (JANSSON JONAS LARS ZAKARIAS ET AL) 8. Mai 2003 (2003-05-08)	9
A	Ansprüche 1,4	1-8, 10, 11
X	DE 101 03 401 A (DAIMLER CHRYSLER AG) 1. August 2002 (2002-08-01) Absatz '0020!	11

☐ Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

☒ Siehe Anhang Patentfamilie

\* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

\*A\* Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist

\*E\* älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist

\*L\* Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)

\*O\* Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht

\*P\* Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

\*T\* Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

\*X\* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden

\*Y\* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

\*Z\* Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

3. Dezember 2004

Absenddatum des internationalen Recherchenberichts

13/12/2004

Name und Postanschrift der internationalen Recherchenbehörde  
Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2  
NL - 2280 HV Rijswijk  
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,  
Fax (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Colonna, M

# INTERNATIONALES RECHERCHENBERICHT

\* Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP2004/008419

Im Recherchenbericht angeführtes Patentedokument		Datum der Veröffentlichung		Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
US 5646612	A	08-07-1997	CN	1134896 A	06-11-1996
			JP	2829267 B2	25-11-1998
			JP	8248128 A	27-09-1996
<hr/>					
US 2003085612	A1	08-05-2003	EP	1388456 A1	11-02-2004
<hr/>					
DE 10103401	A	01-08-2002	DE	10103401 A1	01-08-2002
			WO	02058962 A1	01-08-2002
			EP	1353824 A1	22-10-2003
			US	2004088095 A1	06-05-2004
<hr/>					